JAPAN RAILFAN MAGAZINE

2003

# 鉄道ファン®

電車でGO!「プロフェッショナル2」出発進行。

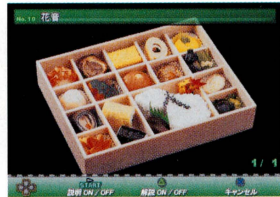
**特集：ファンが選んだ人気の5路線**

あの名車も復活！ 登場車両、約80種

電車でGO!®

TAITO
特集
ファンが選んだ
人気の5路線
電車でGO!
プロフェッショナル2
©TAITO CORP.1996,2002

## 「電GO！」最新作は"プレイステーション 2"版「プロフェッショナル第２弾」として登場

電車でＧＯ！ファンからも鉄道ファンからも好評を博した「電車でＧＯ！プロフェッショナル仕様」．その第２弾が「電ＧＯ！」最新作として"プレイステーション 2"用で登場．ＪＲ在来線では初めて上下両方向の運転が可能となる他，前作の特徴の一つである「豊富な登場車両」もさらにグレードアップ．今回は 80 車種以上が登場．運転できる車両は 50 車種以上，運転ダイヤは 90 本以上にもなる．路線はファンから寄せられたアンケート等により厳選．本作初登場となる「湘南新宿ライン」を筆頭に「鶴見線」，「湖西線」，「瀬戸大橋線」，「長崎・佐世保線」を収録．瀬戸大橋をはじめ，都会・田舎・港などの風景を"プレイステーション 2"の優れた描画能力によって，美しく滑らかに再現された 3D の多彩な景観を走りながら楽しむことができる．また朝，昼，夕，夜などの運転も可能となっているので風景の様々な表情を鑑賞することもできる．「横浜」「新宿」「渋谷」「博多」「ハウステンボス」「京都」「高松」等，全国的に認知度の高い駅を含む路線が多いので，知らない路線があったとしても，大いに楽しむ事ができるだろう．また「電車でＧＯ！」といえば毎度お馴染みの「鉄道資料館」も充実している．電車に関する写真画像やムービーを鑑賞したり，ゲーム中の音楽や効果音を聞く事ができる．

**電車でＧＯ！ プロフェッショナル仕様**

1992 年 12 月発売．（現在は "Playstation"the Best 版として発売中）

「電車でＧＯ！ プロフェッショナル仕様」は，「電車でＧＯ！」では２種類，「電車でＧＯ！２」では８種類だった，運転できる電車の数を 50 種類以上と飛躍的に増加させ，発売当時，電ＧＯ！シリーズ最高の車両車種を誇った．また，電車でＧＯ！ファンや鉄道ファンからの人気が高い，または収録希望の多かった車両，最新車両，廃車になった有名車両を収録するなど，ゲームファンだけではなく，鉄道ファンからも多くの支持を受けた．

## 「電車でＧＯ！プロフェッショナル２」に登場する情景豊かな路線

◆**鶴見線**

都会の中の偉大なローカル線といわれる鶴見線．前身は川崎・鶴見地区の海岸を埋め立て，工場地帯の輸送手段として大正 15 年に鶴見臨港鉄道が開通させた．

その後，延長・買収を重ねて現在の線形が完成したが，昭和 18 年に国有化され鶴見線になった．支線が２本ある変わった形なのはこのため．関東で最後まで旧型国電が走っていた事で有名になったが，現在は 103 系３連のみの運行．近く 205 系車両も登場予定．

●**運転車両**

103 系：国鉄時代からの通勤電車の標準車両として，3000 両以上も製造された．1963 年に登場して以来，首都圏を中心に活躍を続けているが，世代交代で数は減ってきている．

### ■鶴見線

▲鶴見駅を発車した電車は，湘南新宿ライン・横須賀線，京浜東北線，東海道線，貨物線，京浜急行線を鉄橋を跨いで国道駅へ向かっていく．

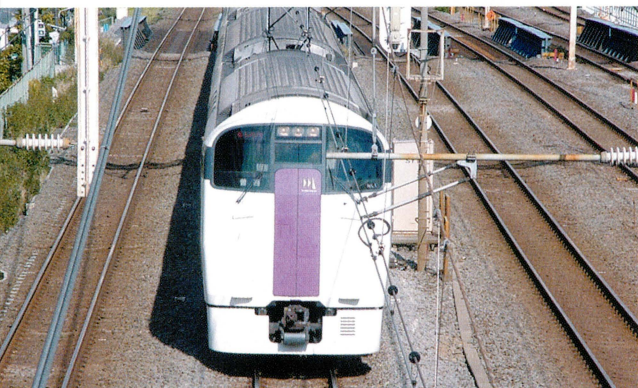
※ゲーム画面は開発中のものです．実際とは異なる場合があります．

E231系

◆湘南新宿ライン

横浜から横須賀線の電車が運行する線区を，新川崎から貨物線を経由し大崎へ．その先の山手貨物線を経由し，赤羽，大宮を結ぶ．湘南新宿ラインとは，横浜以西と大宮以北を新宿経由で直通する路線の愛称で正式名称ではない．開業以前から成田エクスプレスや休日の踊り子号が通る路線であったが，2001年（平成13年）12月に日中に普通列車が毎日運行される形で開業した．グリーン車は新宿以西のみ運転車両に連結．

■湘南新宿ライン

▲横浜から東京方面へは横須賀線と同じ線路を走る．多摩川を渡り，東京都に入り，次の停車駅の西大井を通過した後で，横須賀線と別れて新宿方面に向かう．

●運転車両

E231系：これからのJR東日本の標準型となる車両として2000年に登場．制御システムが一新され，通勤型と近郊型の両方の性能を併せ持つ新しいタイプの電車．

211系：113・115系の後継車として1986年に誕生した.205系を基本にした近郊型の性能を持った電車．腰掛は，セミクロスシートとロングシートの2種類．

215系：東海道線の混雑緩和を目的として1992年に登場した電車．在来線としては初のオール2階建て，座席数最大を誇る．着席通勤，到達時間短縮を実現させた．

E217系：横須賀・総武線の主力電車113系の後継車として1994年に登場した近郊型の車両．通勤通学輸送の混雑緩和を目的に設計されているのが特徴となっている．

車種:E231系
種別:普通・快速

車種:E217系
種別:普通

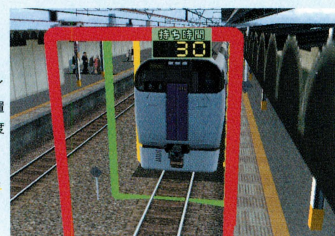
車種:215系
種別:普通・快速

大宮 — 赤羽 — 池袋 — 新宿 — 渋谷 — 恵比寿 — 西大井 — 新川崎 — 横浜

NEW

停車時における新仕様

停止位置の目安として，停止ガイド枠が表示される．停止許容位置は，基本難易度とダイヤの難易度の組み合わせにより変動する．

- 黄枠 停止位置手前許容範囲外
- 緑枠 停止位置
- 赤枠 停止位置先許容範囲外

683系

◆**湖西線**

湖西線は山科と近江塩津を結ぶ 74.1km の路線である。昭和 44 年以前，現在の西大津〜近江今津間には江若鉄道という非電化の私鉄が営業されていたが，京阪地区と北陸地区を短絡するために湖西線の計画があがり，江若鉄道を廃止，その路線の 6 割の部分を転用し，山科側・近江塩津側を延長する形で昭和 49 年に開業した．ゲームでは，大阪〜山科間・近江塩津〜敦賀間も同録し，大阪〜敦賀の特急の直通を再現している．

●**運転車両**

**683系**：681系の後継車両として2001年に登場.681系と共通部分は多いが,より快適な乗り心地を追求する為の改良が施されている.

**485系非貫通**：485系列でのモデルチェンジによって前面貫通型の車両が登場するが，これは，そのタイプが必要数を満たした為に，1973 年から製造された非貫通型タイプ車両

**117系**：老朽化した大阪地区の新快速 153 系を置換える為に 1979 年に新造された．転換クロスシートの座席，グローブ付き室内灯等，様々な室内設備の配慮がなされている．

**113系**：近郊型電車 111 系の主電動機の出力を 100KW から 120KW にパワーアップし，形式を更新した車両．京都線神戸線の 113 系は最高時速 110km/h 対応．

**413系**：老朽化し，余剰になった急行型車両 471・473 系をローカル運用の近郊型電車として改造し，誕生させた．1985 年に登場．最高時速は 100km/h.

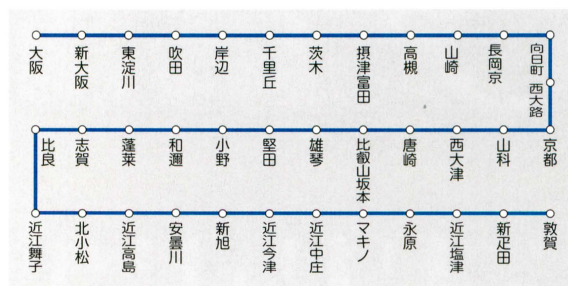
**223系**：関西空港へのアクセスを目的に1994年に登場した 223 系を新快速用に転用．座席も横 4 人がけの通常タイプに戻されている．最高時速は 130km/h.

車種:683系
種別:特急サンダーバード

車種:223系
種別:新快速

車種:485系
種別:特急雷鳥

▲高速で特急列車が通過するイメージの湖西線だが，ローカル輸送も健在.3 両の短い編成でデッドセクションを越えて敦賀に向かう．

NEW ループ線，デッドセクションなどを新たに再現

▲湖西線のポイントとなるループ線．手前の橋は,下り線ををオーバークロスする所．

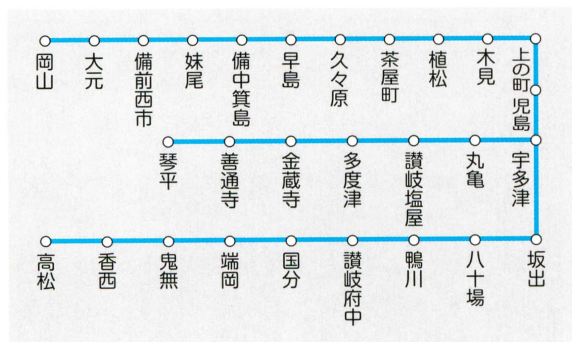
▲交直セクション区間をマスコンを切らずに走行するとヒューズが飛び減点になる．

※ゲーム画面は開発中のものです．実際とは異なる場合があります．

◆瀬戸大橋線

昭和 63 年に開通した瀬戸大橋を通り，岡山～高松間を結ぶ路線を瀬戸大橋線と呼んでいるが，実際は岡山～茶屋町間は宇野線，宇多津～高松間は予讃線を走り，茶屋町～宇多津の新規開業区間は本四備讃線というのが正式名称．

列車は瀬戸大橋は下段を通行するために上空を見ることは出来ないが、柵越しに見える瀬戸の島々は絶景．ゲームでは岡山から直通する琴平までも再現し，岡山・高松・琴平の相互運転を可能にしている．

▲岡山を発車したら山陽線を跨いで新幹線をくぐり，南に向きを変えて四国へと向かっていく．瀬戸大橋はこの先にある．

●運転車両

213 系：瀬戸大橋線の開業に合わせて 1988 年に登場した．軽量ステンレス製の車体．車内は転換クロスシートになっている．

2000 系 / 特急南風：岡山～高知・中村・宿毛間を走行する特急列車．世界で初めて制御付自然振子方式を採用した車両で，その特性を生かして，山間のカーブの運転時間短縮に力を発揮する．

2000 系 / 特急しまんと：高松～高知・中村・宿毛間を走行する特急列車．世界で初めて制御付自然振子方式を採用した車両で，その特性を生かして，山間のカーブの運転時間短縮に力を発揮する．

8000 系 / （いしづち・しおかぜ）：高松・岡山～松山間を走行している特急列車．1992 年，予讃線の松山電化に合わせ登場した．振子制御を行う等，曲線走行を向上させる為の工夫が施されている．

キハ 58 系：1961 年に登場した急行型気動車両．最盛期の 1960 年代には，ローカル路線の急行列車と言えば，この車両だった．現在では，老朽化に伴い，その数も残り少ない．

121 系：予讃線，土讃線の電化に伴い，1987 年にローカル列車用に製造された車両．通常は 2 両編成で，運行されるのが普通．

6000 系：瀬戸大橋線の運行に合わせて登場した車両．2002 年に運行が開始された高松～観音寺・琴平間を走行するサンポート用の車両としても活躍している．

新 113 系：老朽化した 111 系の置換えを行なう為に，JR 東日本から購入した 113 系を大幅に車体更新をして 2000 年に登場させた車両．

車種:213系
種別:快速マリンライナー

車種:113系
種別:普通

車種:121系
種別:普通

車種:2000系
種別:特急南風・しまんと

車種:8000系
種別:特急いしづち・しおかぜ

◆長崎・佐世保線

長崎本線は鳥栖～長崎間，佐世保線は長崎線の肥前山口～早岐～佐世保間である．長崎本線は肥前鹿島経由が開業する以前は早岐から諫早へ向かうルートであった。

ゲームでは鹿児島本線博多～鳥栖間，大村線の電化区間早岐～ハウステンボス間も収録，博多～佐世保・ハウステンボス間直通特急みどり号・ハウステンボス号も全区間運転を可能にしている．長崎方面から大村線経由佐世保行きのディーゼルカーの運転も短区間ながら収録．

●運転車両

**783系ハウステンボス**：JR化初の新型特急電として1988年に登場した．愛称は「ハイパーサルーン」.2000年にリニューアルされて博多～ハウステンボス間を走行している．

**787系有明**：小倉・博多～熊本・水前寺間を走行する特急列車.1992年に開発された．車両デザインは，従来のものから逸脱すべく，独特な直線的なラインになっている．

**キハ185系ゆふ**：博多～別府間を走行する特急型気動車.JR九州がJR四国より購入し,1992年から特急として運行を開始した．

**811系**：北九州地区の快速列車網の整備と老朽車両の置換えの為に登場した近郊型電車それまで運用されていた車両421系よりもデザイン，性能等で上回る事を目的に設計されている．

**813系**：811系をベースに各部のグレードアップが行われ，JR九州として，初のVVVFインバータ制御にする等，811系と同等以上の性能を持っている．

**817系**：機能性と美しさ，一人一人の充実感を与える事をコンセプトに2001年に開発された近郊型電車.21世紀の快適な通勤風景を視野に入れた工夫が，随所にちりばめられている．

**キハ200系**：佐世保～長崎間を走行する快速用気動車両.1990年に製造された.2両での編成で運行される事が多い．

**ボーナスゲームで連結に挑戦**

一定条件を満たしていると，連結のボーナスゲームに挑戦することができる．連結は，速度を5km/h未満に調節できるかが鍵．前にいる車両と連結する時に2km/h以上，5km/h未満で連結できれば成功．

**キハ67系**：1975年，新幹線の博多開通に合わせて登場した近郊型気動車両．長く筑豊・篠栗線で活躍していたが，電化により，長崎地区に配置された．

車種:811系
種別:普通

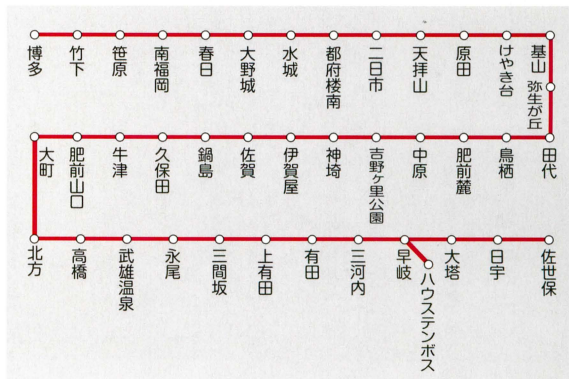
車種:キハ200系
種別:快速シーサイドライナー

車種:783系
種別:特急みどり・ハウステンボス

■長崎・佐世保線

▲博多から行楽客を乗せて走ってきたハウステンボス号はここで終点．お客さんは駅を出て橋を渡った対岸のテーマパークハウステンボスに向かう．線路は諫早まで続くが，電化区間はここまで．電車のハウステンボス号はこの先に進むことは出来ない．

TAITO

PlayStation®2

敷かれたレールの上を、つつがなく走るしあわせ。

ファンが選んだ人気の5路線、ついに開通。登場車両、約80種。運転ダイヤ、約90本。
沿線風景、超リアル化。運転、超本格化。すべてがプロフェッショナルなシリーズ最高傑作。
こんな時代を生きる男たちへ、ひとときの鉄道の夢を。

電車でGO!コントローラTYPE2
価格6,800円（税別）

2月27日発売予定
価格 6,800円（税別）

◎タイトーウェブサイト http://www.taito.co.jp
◎家庭用ゲームに関するお問い合わせは 〒243-0498神奈川県海老名市下今泉3-11-1 株式会社タイトー お客様相談センター TEL:046-235-9550（月曜～金曜〈除く祝日〉10:00～12:00／13:00～18:00）